Nr. 69. **Piątek, 21. czerwca 1929.** **Poznań.**

RYNEK DRZEWNY I BUDOWLANY

ORGAN DLA HANDLU i PRZEMYSŁU DRZEWNEGO ORAZ BUDOWLANEGO

Rynek Drzewny: Rok XI. **Rynek Budowlany: Rok II.**

Komunikaty Zw. Przemysłowców Drzewnych o sprzedażach drewna w Lasach Państw.

Państw. Nadleśnictwo Osie

poczta i stacja kolejowa Osie, pow. Świecie (Pomorze), sprzeda w drodze pisemnego przetargu (submisji) w dn. 3 lipca 1929 r. drewno użytkowe iglaste i liściaste oraz drewno kopalniane z cięć roku gospod. 1928-29.

Los 1. Leśnictwo Osie, oddz. 63, 64 i 89 — sosna 524 sztuk dłużyc. Razem 263.34 m³, w tem I kl. 47,08, II kl. 49.43, III kl. 125.06, IV kl. 41.77 m³. Odległość od st. kolej. 4 km.

Los 2. Leśnictwo Osie, oddz. 145 — sasna 269 sztuk dłużyc. Razem 350.98 m³, w tem I kl. 56.63, II kl. 216.13, III kl. 75.60, IV kl. 2.62 m³. Odległość od st. kolej. 3 wzgl. 5 km, stacja Tleń wzgl. Osie.

Los 3. Leśnictwo Osie, oddz. 63, 64, 89 i 145 — świerk 555 szt. dłużyc. Razem 291.99 m³, w tem II kl. 23.08, III kl. 252.31, IV kl. 16.60 m³. Odległość od st. kolej. 4 km.

Los 4. Leśnictwo Osie, oddz. 63, 64, 89 i 145 — olcha dłużyce 627 sztuk. Razem 160.03 m³, w tem I kl. 0.76, II kl. 8.60, III kl. 64.77, IV kl. 85.90 m³. Odległość od st. kolej. 4 km.

Los 5. Leśnictwo Osie, oddz. 64.89 i 145 — dąb 159 sztuk. Razem 82.60 m³, w tem I kl. 18.30, II kl. 11.06, III kl. 18.84, IV kl. 26.59, V kl. 7.81 m³. Odległość od stacji kolej. 4 km.

Los 6. Leśnictwo Osie, oddz. 64., 89 i 145 — brzoza 68 sztuk dłużyc. Razem 30.49 m³, w tem II kl. 4.05, III kl. 20.15, IV kl. 6.29 m³. Odległość od st. kol. 4 km.

Los 7. Leśnictwo Osie, oddz. 145 — buk i grab, 31.43 m³ grabu (sztuk 172), w tem III kl. 2.96, IV kl. 17.36, V kl. 11.11, i 7.56 m³ buku (30 szt.), w tem III kl. 1.09, IV kl. 3.40, V kl. 3.07; ogółem 202 sztuk = 38.99 m³. Odległość od st. kol. 3—4 km.

Los 8. Leśnictwo Osie, oddz. 145 — jesion i wiąz, 3.80 m³ jesion. dłużyce (sztuk 5), w tem II kl. 0.61, III kl. 1.52, IV kl 1.38, V kl. 0.29, i 6.26 m³ wiązu (sztuk 15), w tem I kl. 1.02 m³, II kl. 1.86, III kl. 1.07, IV kl. 1.95, V kl. 0.36; ogółem 20 sztuk = 10.06 m³. Odległość od stacji kolej. 3—4 km.

Los 9. Leśnictwo Osie, oddz. 145 i 64 — osika i lipa, 9.70 m³ osiki (21 sztuk), w tem I kl. 2.23, II 2.00, III kl. 4.58, IV kl. 0.89, i 5.30 m³ lipy, w tem 2.60 III kl., 2.70 IV kl.; ogółem 42 szt. = 15.00 m³. Odległość od st. kolejowej 3—5 km.

Los 10. Leśnictwo Osie, oddz. 64, 89, 145 — kopalniaki sosna, 5119 sztuk. Razem 778.23 m³, w tem I kl. 382.79, II kl. 392.25, III kl. 319 m³. Odległość od stacji kolej. 3—5 km.

Pisemne oferty z napisem „Submisja“ w zalakowanych kopertach należy nadsyłać do dnia 3 lipca 1929 r. godz. 11 przed południem, poczem nastąpi otwarcie ofert o godz. 11 przed poł. w obecności ewtl. przybyłych oferentów. Przetarg odbędzie się na obowiązujących warunkach sprzedaży wyrobionego drewna w drodze pisemnego przetargu (submisji), które są do przejrzenia w Dyrekcji Lasów Państwowych w Bydgoszczy i w Nadleśnictwie.

(Nadleśnictwo nadmienia, że wszelkie drewno jest wyciągnięte do dróg wywozowych, których to kosztów wyciągania drewna nabywca nie ponosi).

Oferty nieodpowiadające warunkom, nie będą uwzględnione.

Nadleśniczy Państwowy.

Nr. 69. Piątek, 21. czerwca 1929. Poznań.

RYNEK DRZEWNY I BUDOWLANY

ORGAN DLA HANDLU i PRZEMYSŁU DRZEWNEGO ORAZ BUDOWLANEGO

OFICJALNY ORGAN ZWIĄZKU PRZEMYSŁOWCÓW DRZEWNYCH W POZNANIU

OFICJALNY ORGAN GIEŁDY DRZEWNEJ W BYDGOSZCZY

Rynek Drzewny: Rok XI. Wychodzi w poniedziałki, środy i piątki. Rynek Budowlany: Rok II.

PRZEDPŁATA na lipiec 1929 r., wynosi: w Poznaniu przy odbiorze w ekspedycji: 6,00 złotych. Na pocztach 6,45 złotych. Pod opaską wprost z ekspedycji w kraju i w wolnem mieście Gdańsku 7,50 złotych. Pod opaską za granicą (oprócz Gdańska), 8,00 złotych. Numer pojedyńczy kosztuje: w Poznaniu w Ekspedycji 50 groszy. Z przesyłką pocztową w kraju i w wolnem mieście Gdańsku 60 groszy. Zagranicą 70 groszy.

Redakcja, Administracja i Ekspedycja
„RYNKU DRZEWNECO i BUDOWLANEGO"
Poznań, Wielkie Garbary 20. Nr. telefonu 1820
DRUKARNIA
Poznań, Wielkie Garbary 20. Nr. telefonu 3406
Konta bieżące: P. K. O. 206-377 — Bank Handlowy w Warszawie Oddz. w Poznaniu — Bank Przemysłowców Poznań — Bank Pozn. Ziemstwa Kredyt. w Poznaniu.

OGŁOSZENIA: Za tekstem 20 gr. od miejsca milimetr. (strona czterołamowa). W tekście zaś lub przed tekstem 55 gr. od miejsca milimetr. (strona dwułamowa). OGŁOSZENIA: Z tabelkami o 30 procent więcej. Przy większych i kilkakrotnych ogłosz. stosowny jest rabat. Dla poszukuj. posad przy jednorazowem ogłoszeniu 30 proc., przy dwurazowem 40 proc. i przy trzyrazowem 50 proc. rabatu. — Każda nowa podwyżka obowiązuje wszystkie już przyjęte ogłoszenia od dnia — zmiany cen bez uprzedniego zawiadomienia. —

Dozorowanie kotłów parowych

Na ten temat możnaby się rozwodzić bardzo obszernie. Wprost nie do wiary jest ile grzeszy się pod tym względem na niektórych tartakach. Można śmiało twierdzić, że w niejednym zakładzie pracowanoby tarto i heblowano o wiele więcej, gdyby palacz lepiej spełniał swoje obowiązki i maszynę swoją jak i kocioł parowy utrzymywał w lepszym stanie. Jeżeli zaś palacz nie jest w stanie wytworzyć potrzebnej ilości pary, wtedy traki, jako też inne maszyny biegną ospale a nawet trzeba je chwilowo zatrzymywać zupełnie lub te, albo inne na odmianę. Wszystko to obniża naturalnie tempo produkcji.

Skoro przychodzimy na tartak, w którym wyżej opisane okoliczności są na porządku dziennym, wtedy palacz podaje na swoje usprawiedliwienie, że maszyna i kocioł są przeciążone lub nawet porywa się na twierdzenie, że wszystkie te rupiecie są za stare i wymagają koniecznie szybkiej wymiany. Czasem jest w tem nieco prawdy, lecz równie często winę ponosi palacz, który przy swej pracy nie uważa należycie, zapomina o najważniejszych instrukcjach, byleby się koła i tryby obracały. Częstokroć sam szef staje się poplecznikiem takiego bałaganu, ponieważ dość często i on nie zna się wcale lub mało na maszynach parowych. Wobec tego nie interesuje się zbytnio kotłem, lub też musi wierzyć w to, co jemu opowiada palacz.

Zachodzą naturalnie wypadki, że kocioł parowy i maszyny są przeciążone. Wtedy właśnie palacz musi podwoić swoją uwagę i musi być tem ostrzej kontrolowany tak, żeby maszynerja zawsze znajdowała się w najlepszym porządku, a przedewszystkiem, żeby ciśnienie pary było możliwie najwyższe. Czem większe napięcie pary, tem większą staje się siła działania kotła i maszyny i naodwrót. Maszyna, zbudowana na 10 atm. pracuje przy sześciu atmosferach źle, bo jej siła zmniejsza się nietylko o $^4/_{10}$, lecz faktycznie daleko poniżej połowy. To są fakty powszechnie znane.

Maszyny przeciążone muszą przedewszystkiem natychmiast przy rozpoczęciu pracy wykazywać pełne napięcie pary, które też musi być utrzymane przez cały dzień roboczy. Niechby wentyle nawet pracowały stale, byleby nie dopuścić do redukcji ciśnienia, choćby tylko o 2 atmosfery. Z tego wniosek, że palacz musi się do pracy zjawić tak wcześnie, ażeby przy nadejściu reszty pracowników rozporządzał już pełnem napięciem pary w kotle. Właśnie z rana, kiedy poszczególne maszyny robocze puszcza się w ruch po koleji, to znów zatrzymuje się jedną lub drugą, bo coś tam wokoło nich jest w nieporządku, para spada z powodu częściowego przeciążenia maszyny parowej bardzo szybko. Jeżeli więc podczas pierwszego kwadransu nie mamy dostatecznej ilości pary, wtedy przeważnie przez cały czas pracy odczuwamy ten brak. Podczas ruchu samego jest rzeczą bardzo trudną, podnieść prężność pary, ponieważ ciągłe ogrzewanie kotła w tym czasie obniża ciśnienie pary.

Również zasilanie kotłów przeprowadza się często bez dostatecznego namysłu. Stan idealny byłby ten, gdyby kocioł miał zapewniony stale ten sam dopływ świeżej wody, ile mu ubywa przez jej wyparowanie. W zakładach nierównomiernie obciążonych, jak np. w tartakach i fabrykach wyrobów drzewnych da się to tylko z trudnością przeprowadzić. Mimo to należy spróbować chociażby zbliżenia się do tego idealnego stanu zasilania kotła. W ten sposób bowiem ułatwiamy sobie utrzymywanie napięcia na największej wysokości. W każdym razie nie należy nigdy napompować kocioł aż do zupełnego zapełnienia i potem zasilać go dopiero na nowo po osiągnięciu najniższego stanu wody. Jeżeli wprowadza się naraz zawielkie ilości wody do

OD WYDAWNICTWA:

Przypominamy uprzejmie Naszym Szanownym Czytelnikom, że należy odnowić przedpłatę na następny kwartał lub miesiąc, by uniknąć zwłoki, względnie całkowitej przerwy w dostarczaniu naszego pisma.

kotła, to obniżają one stanowczo ciśnienie pary nawet wówczas, jeżeli woda przechodzi przez t. zw. przedgrzewacz. Wogóle dość często przecenia się działanie tych przedgrzewaczy. Prócz tego są one przeważnie grutownie zanieczyszczone, bo rzadko jakiś zakład lubi się decydować na ich regularne badanie. Ich praktyczna wartość równa się częstokroć zeru. Lepiej więc przeprowadzać zasilenie kotła systematycznie w małych ilościach przez pompę, przyczem należy dbać o utrzymanie średniej wysokości stanu wody. Utrzymywanie pary jest w ten sposób znacznie ułatwione.

Dbanie o materjały opałowe, ich dostateczny zapas i odpowiednie przystosowanie jest rzeczą właściciela tartaku. W wielu zakładach troskę o opał oddaje się palaczowi. W zakładach, gdzie ruch odbywa się normalnie, palacz z pewnością ma dość czasu do dowiedzenia sobie trocin i odpadków, jeżeli nie posiada urządzenia ssącego. Jeżeli jednakże około maszyny ciągle się coś psuje, albo palacz musi swój opał zbierać dopiero po całym placu składowym, wtedy z pewnością nie nadąży z dopilnowaniem samego kotła i dopływu pary. Cierpi na tem naturalnie cały ruch. Jeżeli znów palacz dla przyspieszenia tempa swojej pracy opala kocioł materjałami, które jemu wpadły w rękę, a więc oszwarą, sprzedażnem drzewem opałowem, gontami itp., wtedy właściciela drogo kosztuje opał kotła.

Mokre materjały opałowe wymagają przesuszenia nowoczesnemi metodami, zanim dostaną się do paleniska. Gdzie niema odpowiednich do tego urządzeń, nie należy się dziwić jeżeli trociny, które całemi tygodniami leżały na deszczu, nie wytworzą należytego ciepła a więc też i pary.

W beznadziejnym stanie znajdują się częstokroć izolacje rur itd. Jeżeli na te stosunki nie zwraca się dostatecznej uwagi, to trzeba zawsze liczyć się z wielkiemi stratami na parze, względnie ciśnieniu. Smutnym objawem jest też to, że przy niektórych maszynach parowych, nie zbudowanych bezpośrednio koło kotła, nie znajdujemy manometrów, któreby nam wskazywały, z jakiem właściwie napięciem pary pracujemy. Z pewnością nieraz zdziwilibyśmy się, ile straty powstało na parze z powodu złej izolacji rur, lub ich nadmiernej czasem niczem nieuzasadnionej długości, gdybyśmy to mogli odczytać na manometrze.

Powyżej opisane stosunki są tylko częścią niedomagań, które dadzą się na naszych tartakach zauważyć. Bez przesady można stwierdzić, że są właściciele tartaków, których wiadomości na punkcie ruchu i maszyn nie sięgają ponad świadomość o ilości kroków w swoich trakach, — a nawet tego wszyscy nie wiedzą.

Bardzo to smutne, jeżeli właściciel swoją maszynę parową odda wyłącznej opiece palacza. Z pewnością nie zaszkodzi naszym tartacznikom, jeżeli poświęcą więcej troski i czasu swoim maszynom, boć gdzie maszyny są w nieporządku, tam i produkcja szwankuje. To są oczywiste wnioski.

Rynek krajowy

Wberw wszelkim przewidywaniom ożywienie na naszym rynku drzewnym pozostaje nadal niezadowalające, gdyż w szczególności zapotrzebowanie eksportowe jest, jak dotychczas, niemal o połowę mniejsze, aniżeli w ostatnim roku gospodarczym. Importerzy niemieccy okazują wprawdzie raz po raz zainteresowanie, lecz jest ono stanowczo mniejsze, aniżeli się tego naogół spodziewano. Dobry materjał tarty, którego jest coraz mniej, znajduje wprawdzie nabywców po cenach stosunkowo zadowalających, lecz wymagania są bardzo wysokie, wówczas gdy, brak jest popytu na towar drugorzędny. Tem też tłumaczyć należy, że ofiarowane ceny są często tak niskie, że sprzedaż całkiem się nie kalkuluje.

Odprężenie, mogłoby nastąpić wskutek ożywienia akcji budowlanej. Tymczasem akcja budowlana w Polsce jest chora na ostrą anemję, zbyt bowiem wiele i zbyt poważnych przyczyn przyprawia ją o stan przewlekłego nieżytu.

Budowle mogą powstawać dzięki rządowej czy komunalnej inicjatywie, dalej dzięki kooperatywom, czyli inicjatywie zbiorowej, wreszcie dzięki prywatnej inicjatywie poszczególnych przedsiębiorczych jednostek.

Trzy te różne poczynania poza wspsólnemi bolączkami mają swe odrębne niedomagania, co razem wytworzyło ciężką chroniczną niemoc, wywołującą zupełny zastój w akcji budowlanej w Polsce.

Budownictwo rządowe i komunalne było zawsze, jest obecnie i zawsze będzie w przyszłości najdroższe. Afery budowlane, jak np. budowa przez magistrat m. st. Warszawy gmachu wodociągów i kanalizacji na placu Starynkiewicza, budowa gmachu międzymiastowych telefonów przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów, budowa gmachu dyrekcji kolejowej w Chełmie przez Ministerstwo Komunikacji, jako sporadyczne nie są tu brane pod uwagę. Budownictwo bowiem rządowe czy komunalne jest siłą rzeczy prowadzone przez ciężki, ospały aparat biurokratyczny, obciążony kancelarją, papierkami, rejestrami i t. d.

Wskutek poważnych trudności finansowych wielu przedsiębiorstw budowlanych, wypłacalność w branży drzewnej jest bardzo słaba. Dalsze prolongaty zeszłorocznych zobowiązań są na porządku dziennym. Weksli protestowanych jest dużo. Ceny dotychczas utrzymują się na zeszłorocznym poziomie. Ze względu na to, że przeróbka drzewa w r. b. jest znacznie mniejsza, gdyby zapotrzebowanie zwiększyło się, powstałaby możliwość wzrostu cen.

Ceny w okręgach: wileńskim, białowieskim i łuckim

f-co wagon stacja załadowcza.

Dłużyce sosnowe za 1 m^3 26—28 szyl. Dłużyce świerkowe za 1 m^3 18—21 szyl. Sosnowe słupy telegraficzne 6—11 m dług. za 1 m^3 16—18 szyl., 10—12 m dług. za 1 m^3 20—24 szyl. Sosnowe drewno kopalniane 3,30—3,40 dol. Świerkowe drewno papiernicze za 1 mp 2,80—3,00 dol. Kloce dębowe 35—40 za 1 m^3 55—60 szyl. Kloce dębowe 40—50 za 1 m^3 75—80 szyl. Kloce dębowe ponad 50 za 1 m^3 110—120 szyl. Kloce olchowe do wyrobu dykt za 1 m^3 36—40 szyl. Kloce brzozowe do wyrobu dykt za 1 m^3 25—27 szyl. Kloce grabowe do wyrobu dykt za 1 m^3 25—26 szyl. Kloce osikowe zapałczane za 1 m^3 30—32 szyl. Sosnowe podkłady kolej. za 1 szt. 8,50 zł. Dębowe podkłady kolej. za 1 szt. 1,50 dol. Sosnowe ślipry kolej. za 1 szt. 8 szyl. Sosnowe bale za standart Ł 10—10,5. Bindra dębowa za skład 14,50 dol. Plansony dębowe za std 4 szyl.

Warszawa — na budowie w śródmieściu.

Ciesielskie materjały kantowe za 1 m^3 110—115 zł. Ciesielskie materjały tarte za 1 m^3 140—145 zł. Deski i bale za 1 m^3 140—150 zł. Łaty za 1 m^3 160 zł. Sosnowe materjały stolarskie za 1 m^3 210 zł. Dębowe materjały stolarskie za 1 m^3 275—280 zł. Dębowa klepka posadzkowa za 1 m^2 12,50—14,50 zł. Kostki brukowe 10 cm 20 zł. Smoła drzewna za 1 kg 0,40 zł. Karbolineum za 1 kg 0,60 zł.

Kalendarz terminowy.

Skróty: L — licytacja, S — submisja, P — przetarg, W — z wolnej ręki.

Miejscowość	Dyrekcja wzgl. wojew.	Sprzedający	Spos. sprz.	Termin	Kłody i dłużyce użytkowe m³								Kopalniaki		Papierówka		Opał
					sosna	świerk	jodła	dąb	buk	brzoza	olcha	Uwagi	rodz. drew.	m³	rodz. drew	mp.	mp.
Przewodnik	Bydgoszcz	Nadleśn.	S	22. VI.	835	—	–	—	—	12	—	26 [illegible] p, wałków olchow użyt [illegible]	sosna	692		—	—
Lutówko	Bydgoszcz	Nadleśn.	S	22. VI.	152	—	—	—	—		—		—	—		—	—
Stobnica	Pozn.	Kom. sąd. O.	L	22. VI.	—	—		—	—	—	—	na materjały tarte	—	—		—	—
Warszawa	Warszawa	D. L. P.	P	24. VI.	18 00	—	—	—	—	—	—		—	—		—	—
Wirty	Toruń	Nadleśn.	S	25. VI.	1312	—	—	—	—	--	—	w tem † 27 m3	—	—		—	—
Góra	Toruń	Nadleśn.	S	25. VI.	251	—	—	—	—	—	—		—	—		—	—
Radom	Radom	D. L. P.	P	27. VI.	281	—	4345	—	—	—	—		—	—		—	—
Błędno	Toruń	Nadleśn.	S	28. VI.	1464	—	—	–	—	—	—	† 36 m3	—	—		—	—

Śląsk polski — f-co stacja kolejowa.

Dłużyce sosnowe za 1 m³ 10—12 dol. Drewno kopalniane za 1 m³ 4,4—5,0 dol. Drewno papiernicze za 1 mp 3,6—4,0 dol. Sosnowe materjały tarte stol. za 1 m³ 180—220 zł. Sosnowe deski podłogowe heblowane i szpuntowane za 1 m³ 150—165 zł. Belki sosnowe do 6 m dług. za 1 m³ 130—140 zł. Sosnowe łaty 4×6 za 1 m³ 125—130 zł. Sosnowe deski 40—50 mm za 1 m³ 120—130 zł. Sosnowe legary 10×10 cm za 1 m³ 120—125 zł. Sosnowe szalówki za 1 m³ 95—100 zł. Sosnowe drągowiny do robót betonowych za 1 m³ 55—60 zł. Listwa podłog. miękka 3" za 1 mb 0,35—0,40 zł. Deszczułki dębowe posadzkowe I kl za 1 m² 13—15 zł. Deszczułki bukowe posadzkowe I kl. za 1 m² 12,50 zł.

Ceny materjałów tartych z jodły i świerka o 10—15 proc. niższe.

Rynek gdański

Głównym okresem sprzedażnym dla Gdańska jest zawsze zima, kiedy północno - bałtyckie porty są zakute w lody. Tem niemniej od czasu do czasu i teraz jeszcze zawierane są transakcje, pomimo, że ceny polskie są nadal wysokie. Zważyć bowiem należy, że rozpiętość między ceną polską a angielską wynosi 2—3 Ł na standarcie tak, że naogół nie należy się spodziewać zbyt wielkiego ożywienia rynku gdańskiego, żyjącego właściwie jedynie wspomnieniem świetnych niegdyś czasów, kiedy zatarg polsko - niemiecki doszedł do najwyższego napięcia. Ta okoliczność zmusza eksporterów gdańskich do większego liczenia się z producentem polskim. Jedyną atrakcją rynku gdańskiego są materjały twarde, które nie uległy co do cen takim zmianom, jak drzewo miękkie. Rozwija się w szczególności polsko - angielski handel płytami klejonemi i w tym dziale Polska jest bardzo poważnym dostawcą do Anglji i odwrotnie, Anglja pozostaje naszym największym odbiorcą w tym dziale.

Ogólną uwagę zwracają na przyszłą polską taryfę towarową zarówno koła fachowe drzewne, jak też i gospodarcze. Jak bowiem wiadomo, nowa, w niedługim czasie mająca być zaprowadzoną taryfa towarowa, specjalnie uprzywilewuje wywóz przez porty nasze. W tym celu odnośne taryfy wydzielono w osobny zeszyt, a w układzie ich uwzględniono przedewszystkiem moment współzawodnictwa z Hamburgiem, szczególnie zaś ze Szczecinem. Nie mając, jak na razie, jeszcze ostatecznych danych, nie możemy zająć swego stanowiska co do projektowanych zmian, w szczególności nie możemy ocenić skuteczności ich w stosunku do konkurencyjnych taryf niemieckich. W każdym razie PKP starają się niewątpliwie poprzeć nasz eksport zamorski. Według bowiem danych Ministerstwa Komunikacji, projektowane opłaty za materjały drzewne obrobione wynoszą za odległość 800 km według taryfy wewnętrznej 28,40 zł, a według taryfy wywozowej 17,60 zł, czyli, że zniżka wynosi 58 proc. W roku rekordowego wywozu 1927 premje eksportowe, udzielone eksportującym przez Gdańsk, doszły do sumy 12,7 milj. złotych, co na nasze stosunki polskie, w szczególności zaś z uwagi na niskie wówczas jeszcze ceny drewna w Polsce oznaczają bardzo poważną ulgę. Czy te, przez PKP projektowane ulgi taryfowe w jakikolwiek sposób skutkowały, śmiemy wątpić, ponieważ nasz wywóz przez Gdańsk w zasadzie zależny jest od innych czynników niż właśnie taryfowych, a mianowicie w pierwszym rzędzie od ceny drewna okrągłego, normowanej znów konjunkturą eksportową w kierunku Niemiec.

Loco Gdańsk notują:

Sosnowe słupy telegraficzne od 12 cm 27—30 szyl., sosnowe drewno kopalniane 17—18 szyl., sosnowe podkłady kolejowe za 1 sztukę 4,7—4,8 szyl., sosnowe ślipry za sztukę 9,1—9,3 szyl. Sosnowe bale angielskie za std Ł 11,15—12,10. Świerkowe bale angielskie za std Ł 11,00. Dębowe kloce 30—39 cm Ł 4,5 4,10, dębowe kloce od 40 cm Ł 4,15—5,8, dębowe materjały tarte 10—12 mm gr. Ł 9,12—12, dębowe materjały tarte 15 mm gr. Ł 9,10—12, dębowe materjały tarte 15 mm gr. Ł 9,10—11,15, dębowe materjały tarte 18—20 mm Ł 8,15—11,5, dębowe materjały tarte 26/50 mm Ł 6,10—9,5, dębowe materjały tarte 60/100 mm Ł 6,10—8,15. Jesionowe materjały tarte 40 cm i wyżej Ł 7,2—7,10. Bukowe materjały tarte 40 cm i wyżej Ł 4,10—4,15. Grabowe materjały tarte 40 cm i wyżej Ł 6—6,5. Sosnowe płyty kolejowe 3-krotne 13 mm Ł 22, sosnowe płyty kolej. 3-krotne 16 mm Ł 20, sosnowe płyty kolej. 3-krotne 18 mm Ł 19, sosnowe płyty kolej. 3-krotne 20 mm Ł 18, sosnowe płyty kolej. 3-krotne 22 mm Ł 17,10, sosnowe płyty kolej. 3-krotne 26 mm Ł 17, sosnowe płyty kolej. 3-krotne 30 mm Ł 16,10, sosnowe płyty kolejowe 3-krotne 35 mm Ł 15,15, sosnowe płyty kolejowe 3-krotne 40 mm Ł 15. Podkłady dębowe typ pruski I dol. 1,50 za szt., towar paryski dol. 35 franco polska stacja załadowania, byndry dol. 13—14 franco polska stacja załadowania.

Jeszcze o badaniu części traka

Solidna konstrukcja traka całopiennego bynajmniej nie daje gwarancji, że użyteczność jego będzie długotrwała, natomiast zapewnić ją może tylko racjonalne posługiwanie się tą maszyną oraz odpowiednia jej pielęgnacja. Jest przeto rzeczą zrozumiałą, że wyszczególnienie momentów, dotyczą-

cych prawidłowego obchodzenia się z trakiem, niewątpliwie uchyli te wszystkie błędy, zaważające na sprawności pracy tej maszyny, które powstają wówczas, jeśli posługiwanie się trakiem nie jest odpowiednie. Pierwszą czynnością po ustawieniu traka w hali tartacznej jest zbadanie śrub i klinów, a mianowicie, czy są one mocno przytwierdzone. Poprzednio już pisaliśmy, że jest rzeczą nader ważną, aby wszystkie odnośne mniejsze części maszyny, oraz główne łożysko było dobrze nasmarowane a przytem zważać, żeby pierścienie smarujące (przy łożyskach samosmarowych) łatwo się obracały. Niestety, często bagatelizuje się potrzeby smarowania walców specjalnym tłuszczem, używanym do łożysk kulkowych. Gęsty tłuszcz lub olej grafitowy nie powinien być nigdy w użyciu do tych części maszyny. Szczególną uwagę należy zwracać, żeby śruby, przytwierdzające trak do fundamentu były mocno przykręcone odnosi się to do traków nowych lub mało używanych. Również trzeba stwierdzić, czy płyta podstawowa posiada równe położenie. Jeśli w tym względzie zachodzą pewne niedokładności, wówczas z pomocą przyjść musi klin żelazny i poziomnica. Podważnik zakłada się między płytą traka a cokołem cementowym, następnie zaś podnosząc ją, to opuszczając, ustala się przy pomocy poziomnicy właściwe położenie płyty. Braki w rusztowaniu cementowem usuwa się przez świeży odlew. Przypomnieć należy, iż oliwa nie powinna spływać na cokół cementowy, gdyż działa ona destrukcyjnie na cementowe wiązanie. Conajmniej z końcem każd. kwartału trzeba badać położenie wała korbowego. W tym celu przykręcone łożysko powinno być usunięte a na walcu ustawiona poziomnica. Czop korbowy wymaga również szczegółowych oględzin ca co 3 miesiące. Jeśli stwierdzi się pewne rozluźnienie, należy przedewszystkiem dokręcić mutrę lub wzmocnić klin ustawniczy. Gdyby jednak ten zabieg nie dał pozytywnych rezultatów, wówczas trzeba czop nadpiłować albo w ostatecznym razie zastąpić go nowym.

Wodzidła muszą mieć jednakową długość. Skoro w tym względzie zachodzi pewna różnica — wyrównywuje się ona przez dodanie lub odjęcie blaszki dokładkowej, umieszczanej pod panewem łożyska. Badanie ramy ma na celu ujawnienie, czy nie jest ona wichrowata (skośna). Odnośnie wodzideł ram zaznaczyć trzeba, iż sprawność ich pracy m. i. zależy od prawidłowego położenia kierowniczych (prowadnice), które bada się przy użyciu linki pionowniczej. Przez przykładanie poziomej linijki do szyn kierowniczych można stwierdzić, czy górne szyny leżą równolegle do dolnych, a te ostatnie — do wała korbowego. Między wodzidłami a klocem powinien być zachowany odstęp, wynoszący conajmniej 0,5 mm. Jeżeli jest on większy — wodzidła należy przestawić. Badanie, czy wolne są od defektów boczne wodzidła ramowe, w których przytwierdza się piły prostokątnie i prostopadle, — przeprowadza się przy pomocy kątownicy. Walce trakowe muszą być ułożone równolegle do siebie; ścisłość pod tym względem jest rzeczą konieczną. W stosunku zaś do położenia walców, powinien być zachowany kąt położenia szyn, po których toczy się wózek kłodowy. Koła zębate podsuwu jak również inne koła oraz listwy zębate górnych walców utrzymywać w czystości! (usuwać pył drzewny!), a brakujące zęby niezwłocznie wstawiać. Jest przytem rzeczą konieczną zwracać uwagę na odlew walców podsuwu. Środkowa część ich ma być wymienna i wykonana z twardego odlewu.

Przy pomocy drągu dźwigniowego, który z zachowaniem wszelkich ostrożności wkłada się pod koło rozpędowe, można ujawnić jak pracuje główny wał w swem łożysku. W wypadku, gdyby łożysko uległo wadom, wywołanym zagrzaniem się a przez to wał utracił położenie poziome — zdjąć je i w miejscowym warsztacie lub w odnośnej fabryce usunąć stwierdzone wady.

Wreszcie zachodzą wypadki skrzywienia wała korbowego i rozluźnienia czopów, wskutek czego piły, osadzone w ramie nie przecierają kloc w odpowiedniem miejscu. Można jednak tym błędom zaradzić, skoro odnośne środki będą natychmiast powzięte. Należy zatem przestrzegać, aby (za czem również przemawiają względy większej wydajności pracy) kloce wsadzać do traka grubszym końcem. Wypada również podnieść, że wskutek nagromadzenia odpadków drzewnych pod ramą traka, jak też jednostronne przecieranie powoduje większe uszkodzenie maszyny, niż się naogół przypuszcza. Ustawienie pił w ramie starego traka najczęściej jest w pewnej mierze uzależnione od konstrukcyjnych właściwości maszyny.

W konkluzji należy przyjąć następującą zasadę: odpowiedni człowiek (doświadczony i fachowy mechanik trakowy) na odpowiedniem miejscu (przy traku). Żadnych poprawek nie czynić jak długo maszyna nie wykazuje w czasie pracy żadnych defektów. Rzecz jasna, z chwilą, gdy ujawnią się jakieś niedokładności i wady, należy je niezwłocznie usunąć w ten sposób, żeby się więcej nie powtarzały.

Przepisowe smarowanie odpowiedniemi materjałami jest rzeczą bodaj najważniejszą — lepiej więcej smarować, niż ze względów napozór oszczędnościowych, czynić to w mierze niedostatecznej.

Wstąp do organizacji!

Szerokość torów na placu tartacznym

Jeden z Czytelników naszych zapytuje się, jaką rozpiętość torów możemy polecić, ponieważ dotychczasowa szerokość rozstępu szyn 550 mm wydaje się mu za małą dla jego placu tartacznego. Ponieważ ma połączenie z koleją normalnotorową, chciałby więc szerokość swego toru tartacznego dostosować do niej, a mianowicie rozszerzyć do 1435 mm.

W tej sprawie można bardzo dużo powiedzieć. Należy jednak przedewszystkiem stwierdzić, że układanie torów na placach drzewnych jest zazwyczaj stanowczo za słabe w stosunku do przewożonych na nich bardzo długich i dużych ciężarów. Stąd powstają najróżniejsze kłopoty i przeszkody bez końca. Odnośnie do trwałości torów zaznaczyć należy, że częstokroć podtorze bywa nieprawidłowo założone, następnie tok pracy zostaje utrudniony z powodu za małych wagoników i wreszcie regulowanie ruchu jest nieodpowiednie. Naogół twierdzić można, że wagoniki spokojniej biegną na szynach o 1 mm rozpiętości, niż 55—60 cm. Następnie wagoniki nigdy nie będą się przewracały naprzód lub w tył przy rozstępach osi przynajmniej 2 m, ponieważ punkt ciężkości nie przesuwa się przy większych wagonikach tak łatwo, jak przy małych. Bieg wagoników jest w takim wypadku również daleko spokojniejszy. Sprawa ta, szczególnie przy transporcie długiego drzewa, jest ogromnie ważna. Małe, żelazne wagoniki, które są krótkie i budowane do torów szerokości 55—60 cm, nadają się może bardzo dobrze do transportowania węgla, są natomiast bardzo niepraktyczne do przewożenia długich przedmiotów. Każda nierówność toru uwydatnia się natychmiast przy przewożeniu drzewa temi małemi wagonikami tak, że cały ładunek zaczyna się chwiać we wszystkich kierunkach. Jeżeli koła nie stoją silnie na szynach, wówczas na następnem nierównem miejscu wzgl. na skręcie wagonik wyskakuje z szyn i musi być z wielkim wysiłkiem i stratą czasu znów postawiony na szyny albo

całkiem przeładowany. Zresztą każdy tartacznik zna te wypadki aż do przesytu.

Może ktoś powie, że tory o większej rozpiętości są droższe. Okoliczność ta ze względu na dobro przedsiębiorstwa, nie powinna odgrywać roli, gdyż różnica kosztów jest tak nieznaczna, że w bardzo krótkim czasie wyrównana zostanie właśnie przez spokojniejsze i pewniejsze odbywanie się transportu na nich. Niestety, tory tartaczne, oraz znajdujące się na składach drzewnych, uważane są za zło konieczne. Tymczasem można temu całkowicie i skutecznie zapobiec dobrem urządzeniem torów, przez co zaoszczędzi się dużo czasu i pieniędzy. Dochodzimy więc do zagadnienia racjonalizacji w tartacznictwie, a każdy przecież wie, że transport drzewa w obrębie jego przedsiębiorstwa kosztuje wiele pieniędzy.

Stoimy na stanowisku, że szyny należy kłaść możliwie szeroko. Kto ma połączenie z koleją normalnotorową, powinien kłaść szyny na swoim placu drzewnym w tej samej szerokości, oczywiście jeżeli ma dość miejsca na ich ułożenie. Wystarczą tu w zupełności szyny dla kolejek wąskotorowych i nie należy zaraz myśleć o szynach, po których przesuwają się pociągi pospieszne. Wystarczą szyny 65—70 mm wysokości, mające w miejscu ich zetknięcia się z torem normalnym odpowiednie połączenia. W ten sposób uzyskuje się możliwość korzystania z toru normalnego dla swych transportów drzewa. Rzecz oczywista, że wagoniki o większym rozstępie osi powinny być budowane nieco solidniej, co przyczynia się jedynie do usprawnienia całego ruchu, gdyż posuwają się pewniej i umożliwiają przewożenie większych ciężarów.

Tam, gdzie niema połączenia z koleją normalnotorową, albo brak jest dostatecznego miejsca, należy kłaść szyny o możliwie jak największej rozpiętości, a więc od 80—100 cm. Szersze tory są zawsze wygodniejsze, aniżeli węższe, a, by uniknąć większego wydatku na podkłady, można wyrabiać je u siebie. Podkłady drzewne są zupełnie tak dobre, jak i żelazne, jeżeli są impregnowane.

Należy szczególnie zważać na budowę podtorza, które nie może spoczywać na grucie grzęskim. Jako wzór służyć może budowa toru PKP. Jeżeli szyny spoczywają na nasypie, natenczas należy przeciągać po obu jego stronach rowy, aby umożliwić odpływ wody deszczowej. Jakkolwiek tory należy dostosować do terenu, to jednak z drugiej strony należy wyrównać o ile możności nieregularności. Tory należy również kłaść pod tym kątem widzenia, aby obładowany wagonik posuwał się na powierzchni pochyłej albo przynajmniej prostej; w żadnym wypadku nie należy budować wzniesień.

Szyny powinny leżeć równo a ziemia pod niemi dobrze ubita; połączenia szyn powinny być dobre, aby uniknąć skoków wagoniku. Często widzi się, że łubka łączy bardzo luźno, wskutek czego wagoniki nieraz wyskakują z szyn.

Rozjezdnice, skręty i obrotnice stanowią największy kłopot. Rozjezdnice i skręty powinny być konstruowane na nieco większą skalę, ponieważ w przeciwnym razie nastręczają dużo kłopotu przy posuwaniu wagoników. Obrotnice powinny obracać się na małych kółkach i winny spoczywać na dobrym fundamencie, aby obracały się na równej płaszczyźnie.

Porównanie taryf

W sprawie projektowanej zmiany taryfy towarowej Ministerstwo Komunikacji podaje następujące przeciwstawienie kosztów przewozu w złotych 1 tony na odległość 300 km:

	polska proj.	niem.	czeska	austrj.
Drzewo w klocach do tartaków	9,50	34,45	17,89	29,86
Drzewo w klocach na wywóz	16,10	34,45	23,42	27,09

Ciekawe jest porównanie taryfy polskiej i niemieckiej. **Różnica w obrocie** wewnętrznym **wynosi więc 72 proc., przy transportach eksportowych 54 proc.** Nie możemy nie stwierdzić, że w porównaniu z taryfą niemiecką taryfa **polska w dziale wywozu surowca posiada charakter, popierający ten eksport.**

Zwyczaje polskie w handlu drzewnym

Izba handlowo - przemysłowa we Lwowie orzekła, że w handlu materjał. drzewnemi, zatem także podkładami kolejowemi, sprzedawca — w braku wyraźnej odmiennej umowy — obowiązany jest wedle zwyczaju handlowego do wykorzystania nośności wagonu. Stosownie do tego sprzedawca winien żądać podstawienia wagonu o nośności odpowiedniej dla danej przesyłki. W razie niemożności otrzymania wagonu o odpowiedniej nośności, sprzedawca jest obowiązany zawiadomić o tem kupującego i czekać jego dyspozycji. Jeżeli sprzedawca powyższym wymogom zadość nie uczynił, obowiązany jest po myśli zwyczaju handlowego ponieść różnicę kosztów przewoźnego, czyli t. zw. „Leerfracht" lub „Luftfracht". (23. 5. 1929. L. 6821).

Sprawozdania handlowe

RYNKI KRAJOWE.

Wyniki sprzedaży drewna użytkowego i opałowego w nadleśnictwach państwowych.

Nadleśnictwo Państwowe Wanda D. L. P. Poznań.

Licytacja w dniu 13. czerwca 1929 r.

Olcha	szapy opałowe	za mp.	17.00	zł
Sosna	„ „	„	16.90	„
„	wałki opałowe	„	14.50	„

Nadleśnictwo Państwowe Gliśnica D. L. P. Poznań.

Licytacja w dniu 17. czerwca 1929 r.

Dąb	V kl.	za m3	55.33	zł
„	szczapy opałowe	za mp.	14 60	„
Grab	„ „	„	15.00	„
„	wałki opałowe	„	12.50	„
Sosna	I kl.	za m3	65.56	„
„	II „	„	55.78	„
„	III „	„	47.74	„
„	IV „	„	40 59	„
„	szczapy opałowe	„	15.98	„
Świerk	III kl.	„	35.70	„
„	IV „	„	30.37	„
„	szczapy opałowe	za mp.	11 00	„
„	wałki „	„	9.00	„

Notowania dewiz z dnia 20 czerwca 1929.

Obsługa radjotelegraficzna P. A. T-icznej.

Dewiza	Notowania za	w Warszawie	Berlinie	Londynie	Nowym Jorku
Warszawa .	100 zł	—	—	43 26	11.25
Poznań . . .	100 zł	—	—	—	—
Gdańsk . . .	100 Gd. gld.	—	81.18	—	—
Berlin . . .	100 R. M	—	—	20.32	23.85
Belgja . . .	100 belg.	123 80	—	34.93	13.88
Bukareszt .	100 l.	—	—	—	0.59
Budapeszt .	100 pengo	—	79.—	27 82	17.44
Holandja . .	100 g d. hol.	358.16	168.40	12 07.—	40.17
Kopenhaga .	100 k. d.	237 50	111.57	18.20	26.63
Londyn . . .	1 funt szterl.	43.24	20.307	—	4.84
Nowy York .	1 dolar	8.90	418.80	4.84.86	—
Paryż	100 fr. franc.	34.88	16.38	127.01	3.91
Praga	100 k. cz.	26.40	12 404	163.81	2.96
Rzym	100 l.	46.65	—	92.69	5.23
Szwajcarja .	100 fr.szwajc.	171.60	80.53	25.19	19 24
Sztokholm .	100 k. szw.	—	112.23	18.09	26.80
Wieden . . .	100 szyling.	46 65	—	34.51	14.06

Wiadomości bieżące

Książeczki obrachunkowe

Nakładem Związku Przemysłowców Drzewnych w Poznaniu ukaże się w najbliższych dniach książeczka obrachunkowa, przystosowana przedewszystkiem do potrzeb przemysłu drzewnego, według przepisów i wymagań Inspektora Pracy. Format książeczki jest bardzo praktyczny, bowiem w rozmiarze 11×15 cm, pozatem książeczka posiada bardzo dobrą i trwałą oprawę introligatorską. Dla firm, które wolą wypłacać robociznę przy pomocy kopert, wydaje się również koperty z odpowiednim napisem.

Cena książeczki wynosić będzie 55 gr za szt., przy zamówieniu zaś przynajmniej 100 szt. 50 gr za szt. Koperty w cenie zł 15 za 1000 szt., przyczem przy zamówieniu najmniej 2000 szt. będziemy mogli wydrukować u góry napis firmy zamawiającej.

Podpisany Związek liczy, że akcja jego znajdzie żywe zainteresowanie w kołach przemysłu drzewnego i celem ostatecznego uregulowania wysokości nakładu prosi o spieszne zamówienia.

Związek Przemysłowców Drzewnych w Poznaniu, ul. Fredry nr. 2; tel. nr. 5032.

Drewno dębowe ofiarują fob Gdańsk: 30—39 cm grube po Ł 3.8 — Ł 3.17.6, 40—49 cm po Ł 4.10 — Ł 5.7.6 za m³ zależnie od jakości.

Olbrzymi pożar lasów koło Słupska (Stolp). Jak się dowiadujemy, w ogromnych lasach, położonych w pow. Rummelsburg (Miastko), na obsz. 10.000 mg., wybuchł olbrzymi pożar. Z powodu panującej od kilku tygodni suszy ogień rozprzestrzenił się z szaloną szybkością. Około wieczora paliło się już kilka tysięcy mórg lasu.

Przybyłe z okolicy straże ogniowe ograniczają się do ochrony okolicznych miejscowości.

Dobry tarty materjał olszowy, pochodzenia wołyńskiego notują nadal loco środkowo - niemiecka stacja odbiorcza po 165 mk, olsza pochodzenia niemieckiego przynosi 90—120 mk przy tym samym parytecie frachtowym.

Z Małopolski ofiarowano ostatnio suche fryzy dębowe 5—10 cm, w tem 10 proc. 4 cm szerokie, 20—55 cm długie po 1165 kor. cz. 7—10 cm 1325 kor. cz. loco Piotrowice.

Termin wejścia w życie taryf kolejowych. Ze źródeł miarodajnych dowiadujemy się, że **podwyżka taryf kolejowych P. K. P. nie wejdzie w życie przed 1 października br., a nie jest wykluczone, że żadnej zmiany nie zajdą przed 1 stycznia 1930.**

Redaktor odpowiedzialny W. Syrokomla-Syrokomski, za dział ogłoszeń i administrację wydawnictwa St. Schlage. — Czcionkami Drukarni Rynku Drzewnego T. z o. p. Poznań, ulica Wielkie Garbary nr. 20